Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/4402

21. 04. 89

Sachgebiet 2129

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (21. Ausschuß)

zu dem Antrag der Abgeordneten Schmidbauer, Carstensen (Nordstrand), Dörflinger, Eylmann, Fellner, Dr. Friedrich, Dr. Göhner, Harries, Dr. Lippold (Offenbach), Austermann, Niegel und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Baum, Kleinert (Hannover), Frau Dr. Segall, Dr. Weng (Gerlingen), Wolfgramm (Göttingen) und der Fraktion der FDP
— Drucksache 11/3598 —

Weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Stickstoffoxidemissionen aus Kraftfahrzeugen

und zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Hartenstein, Bachmaier, Blunck, Conrad, Conradi, Fischer (Homburg), Dr. Hauff, Jansen, Kiehm, Koltzsch, Lennartz, Dr. Martiny, Menzel, Müller (Düsseldorf), Reimann, Reuter, Schäfer (Offenburg), Dr. Schöfberger, Schütz, Stahl (Kempen), Waltemathe, Weiermann, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 11/2009 —

Abgasentgiftung der Kraftfahrzeuge

A. Problem

Der Waldschadensbericht 1988 der Bundesregierung und der Zwischenbericht der Enquete-Kommission „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre" machen deutlich, daß insbesondere die für den Wald und das Klima schädlichen Stickstoffoxidemissionen weiter reduziert werden müssen.

Nach dem Vierten Immissionsschutzbericht der Bundesregierung ist, trotz der Einführung des umweltfreundlichen Autos, aber bedingt durch die Zunahme der Fahrzeuge und der Fahrleistung, im Verkehrsbereich mit einer Zunahme der Emissionen zu rechnen. Neben den bereits beschlossenen EG-Regelungen zur Einführung des umweltfreundlichen Autos ist eine weitere Verschärfung der EG-Grenzwerte erforderlich.

B. Lösung

Annahme des Antrages — Drucksache 11/3598 — der Fraktionen der CDU/CSU und FDP.

Ablehnung des Antrages — Drucksache 11/2009 — der Fraktion der SPD.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

I. den Antrag — Drucksache 11/3598 — anzunehmen,

II. den Antrag — Drucksache 11/2009 — abzulehnen.

Bonn, den 15. Februar 1989

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Dr. Göhner	**Schmidbauer**	**Frau Dr. Hartenstein**	**Brauer**
Vorsitzender	Berichterstatter		

Bericht der Abgeordneten Schmidbauer, Frau Dr. Hartenstein, Brauer

Der Antrag — Drucksache 11/3598 — wurde in der 120. Sitzung des Deutschen Bundestages am 20. Januar 1989 federführend an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie zur Mitberatung an den Finanzausschuß und den Ausschuß für Verkehr überwiesen.

Die mitberatende Stellungnahme des Finanzausschusses lag bei Beschlußfassung noch nicht vor.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Antrag in seiner Sitzung am 25. Januar 1989 beraten und dem Antrag aus verkehrspolitischer Sicht mit Stimmenmehrheit zugestimmt.

Der Antrag — Drucksache 11/2009 — wurde in der 103. Sitzung des Deutschen Bundestages am 27. Oktober 1988 federführend an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie zur Mitberatung an den Ausschuß für Wirtschaft und den Ausschuß für Verkehr überwiesen.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat den Antrag in seiner Sitzung am 30. November 1988 beraten und mit der Mehrheit der Stimmen der Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU, der FDP und der Fraktion DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der antragstellenden Fraktion den Antrag abgelehnt, dem federführenden Ausschuß vorzuschlagen, dem Deutschen Bundestag die Annahme des Antrages zu empfehlen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Antrag in seiner Sitzung am 7. Dezember 1988 beraten und Ablehnung des Antrages aus verkehrspolitischer Sicht beschlossen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat die Anträge in seiner 43. Sitzung am 25. Januar 1989 anberaten und in seiner 44. Sitzung am 15. Februar 1989 abschließend beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben bei der Beratung darauf hingewiesen, daß im Bereich der Kraftfahrzeuge ein enormer Anstieg der Stickstoffoxide zu verzeichnen sei; die Weiterentwicklung von Maßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes von Kraftfahrzeugen sei daher dringend geboten. Es stelle sich auch und insbesondere die Frage nach dem schadstoffarmen Auto. Es müsse, auch im Zusammenhang mit den langwierigen Verhandlungen im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft, überlegt werden, wie in der Bundesrepublik Deutschland weitere Minderungsmaßnahmen erreicht werden könnten. Die Frage stelle sich jedoch nicht nur für den Bereich der Kraftfahrzeuge, sondern auch für den Bereich der stationären Anlagen. Testverschärfungen bei Pkw und Lkw würden zu Senkungen der Partikelemissionen bei Dieselfahrzeugen zu spürbaren Erfolgen in den nächsten Jahren führen, sofern jetzt noch Einzelmaßnahmen zusätzlich auf den Weg gebracht würden. Der Emissionsschutzbericht der Bundesregierung spreche kritische Punkte offen an und bilde ebenfalls eine wesentliche Grundlage für die Beratung verschiedener Initiativen.

Es könne nicht darauf spekuliert werden, daß in der Europäischen Gemeinschaft in naher Zukunft hinsichtlich der Pkw sehr viel mehr erreicht werden könne. Unter dem Gesichtspunkt, daß der gesamte europäische Bereich mit einbezogen sei, sei der erzielte Kompromiß das Äußerste, was in Verhandlungen auf europäischer Ebene derzeit zu realisieren ist. Alle flankierenden Maßnahmen seien unter dem Ergebnis der Beratungen in den letzten Umweltkonferenzen zu betrachten. In weiteren Stellungnahmen und Aktivitäten müsse mühsam dafür geworben werden, daß die EG-Partnerländer im Zuge weiterer Verhandlungen Schritt für Schritt den Stand der Technik realisieren würden. Ein gewisses Verständnis müsse für die Partnerländer aufgebracht werden, die zum Teil in einer völlig anderen Situation seien als die Bundesrepublik Deutschland. In Frankreich spiele beispielsweise die Kernenergie eine sehr viel größere Bedeutung, auf der anderen Seite würden die Kleinfahrzeuge dort einen ungleich höheren Anteil haben und die Schwierigkeiten im Bereich der Industrie ungleich größer sein als in der Bundesrepublik Deutschland.

In der Tat seien die im Jahre 1983 abgegebenen Prognosen nicht eingetreten, entgegen allen Voraussagen sei keine Steigerung der Fahrleistung pro Kraftfahrzeug erfolgt. Der Kraftfahrzeugbestand sei erheblich angestiegen und dieser nehme auch weiter zu. Die Maßnahmen zur Nachrüstung hätten auch nicht in dem prognostizierten Umfang stattgefunden. Im Bereich der Neuzulassungen sei aber eine erhebliche Zunahme schadstoffarmer Kraftfahrzeuge zu verzeichnen. Der Anteil der Fahrzeuge mit der bestmöglichen Technologie liege heute bereits bei 40 bis 50 %, mit weiter wachsender Tendenz. Hier zeige sich auch ein Erfolg des Umweltbewußtseins, das sich im Kaufverhalten der Bürger widerspiegeln würde. Die Aufforderung zum nationalen Alleingang sei nicht realistisch, sie stelle tatsächlich einen Rechtsbruch dar, denn produktbezogene Maßnahmen würden dem europäischen Recht unterliegen. Der nationale Alleingang müsse auf diesem Gebiet zu erheblichen Problemen vor dem Europäischen Gerichtshof führen. Es werde aber von der Bundesregierung erwartet, daß sie bis an die Grenzen dessen gehe, was möglich sei, um in diesem wichtigen Bereich zu weiteren Verbesserungen zu kommen. Es müsse in der Tat voll ausgelotet werden, was international EG-konform machbar sei, wenn bestehende Möglichkeiten national genutzt würden. In diesem Zusammenhang wurde an die Mitglieder der Fraktion der SPD appelliert, im Hinblick auf § 100 Abs. 4 EWG-Vertrag. In Frankreich und Spanien würden sozialistisch geführte Regierungen bestehen, so daß die Fraktion der SPD die Möglichkeit hätte, den Standpunkt dieser Länder über entspre-

chende Kontakte zu diesen Parteien auszuloten. Ein entsprechendes Einwirken auf diese Regierungen könnte sich möglicherweise als hilfreich erweisen und die Anstrengungen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland unterstützen.

Die Koalitionsfraktionen warnten zudem vor dem Begriff „nationaler Alleingang", wenn dieser nicht klar definiert werde.

Hinsichtlich der NO_x-Minderung aus Kraftfahrzeugen werde durchaus eine Chance gesehen, weil hier in der Tat Spielraum gegeben sei; allerdings weniger hinsichtlich des Kompromisses bezüglich der kleineren Fahrzeuge. Gleichzeitig sei aber zu erkennen, daß sich der Stand der Technik dynamisch fortentwickeln würde, ohne sich an die Grenzwertdiskussion innerhalb der EG zu halten. Hier wurde auf die Presseverlautbarungen und die Werbung der französischen Automobilhersteller wie auch von Ford verwiesen. Hier liege ein wesentlicher Punkt hinsichtlich der Herbeiführung von Selbstverpflichtungen dieser Branchen.

Hinsichtlich der PKW sei es eine Aufgabe, EG-konform darauf zu drängen, daß bei Verhandlungen die vorhandenen Perspektiven bezüglich der Grenzwerte zeitlich auf den Anfang der 90er Jahre vorgezogen werden. Ganz wesentlich sei aber, daß die Industrie insgesamt erkenne, daß sie die bestehenden Grenzwerte durch Gestaltung der technischen Anlagen in ihrem Bereich zu überholen vermag.

Ganz wesentlich sei auch der Lkw-Bereich. Hier seien wesentlich mehr Möglichkeiten gegeben, auf europäischer Ebene rascher zur zweiten Stufe zu kommen.

Auch hinsichtlich des Transportes über die Schiene müsse Offenheit gegenüber der Möglichkeit einer Verlagerung der Transporte bestehen. Wenn ab 1992 ein offener Markt bestehe, der zu einer Ausweitung der Transportleistungen führe, sei es erforderlich, die umweltpolitischen Konsequenzen im Griff zu haben. Auch hier seien flankierende Maßnahmen vorhanden, wie z. B. eine stärkere Betrachtung der Tempolimitsituation von Lkw. Die Notwendigkeit flankierender Maßnahmen bestehe auch hinsichtlich der Dieselmotoren; bisher habe man sich im wesentlichen um den 0,8 Gramm-Test gestritten. Bei der Entwicklung neuerer Fahrzeugmotoren müßten viel stärker gewichtsabhängige Betrachtungen versucht werden. Das größte Potential der Dieselfahrzeuge liege nicht im Pkw-Bereich, sondern im Lkw-Bereich. Bei den Lkw sei der 0,8 Wert sicherlich leichter zu unterbieten. Auch hier müßten die Möglichkeiten differenziert betrachtet werden. Eingriffe in den Diesel seien notwendig aber auch angesichts der neueren Entwicklung möglich. In der Presse würde bereits über eine neue Generation von Dieselfahrzeugen berichtet, was nichts anderes bedeuten würde, als daß technische Eingriffe in den Dieselmotor möglich seien und damit auch zu einer Senkung der Partikelgrenzwerte beigetragen werde. Es könne auch in absehbarer Zeit damit gerechnet werden, daß verwertbare Forschungsergebnisse im Rußfilterbereich für größere Nutzfahrzeuge greifbar sind. Das würde einen entscheidenden Schritt bedeuten, der bei den großen Fahrzeugen vollzogen werden könnte. Die Schadstoffemission könnte gewaltig reduziert werden.

In der Tat sei es ein Problem, daß die Geschwindigkeitsbegrenzung bei Lkw nicht eingehalten werde. Zu einem überaus hohen Prozentsatz werde dort die Höchstgeschwindigkeit überschritten. Die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit, mit welchen Maßnahmen auch immer, würde erhebliche Reduktionsmöglichkeiten in diesem Bereich schaffen.

Zum Antrag der Fraktion der SPD wird bemerkt, daß sich die dort dargelegte Einschätzung weitgehend mit der anderer Fraktionen decken würde. Ein Widerspruch ergebe sich allerdings zwischen den Ziffern 1 und 3, in denen einerseits die US-Norm gefordert werde, andererseits aber von einer Schärfung des EG-Kompromisses gesprochen werde. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß einer Verschärfung in Richtung der US-Normen für alle Pkw für richtig gehalten wird. Im Bereich der Umrüstung von Altfahrzeugen benötige man eine geschlossene Konzeption, der springende Punkt werde dabei die finanzielle Regelung sein. In dieser Forderung seien die Fraktionen völlig deckungsgleich. Über die vielfältigen Möglichkeiten einer entsprechenden Konzeption müsse gesprochen werden, wenn die Bundesregierung Vorschläge unterbreitet. Hinsichtlich der Pkw bleibe die Aufgabe, EG-konform darauf zu drängen, daß die Perspektive 1997 zeitlich auf den Anfang der 90er Jahre vorgezogen werde. Wichtig sei auch, daß die Industrie erkenne, daß sie in der Lage sei, die Grenzwerte durch die Gestaltung der technischen Anlagen zu überholen. Unter den Gesichtspunkten der Ausschöpfung nationaler Handlungsspielräume, der Möglichkeiten zusätzlicher nationaler Maßnahmen zugunsten des Drei-Wege-Katalysators, von Geschwindigkeitsbegrenzungen für Lkw sowie eines Werbefeldzugs für das umweltfreundliche Auto wird der Antrag durchaus für bedeutsam gehalten.

Es wird darauf hingewiesen, daß mit Beschluß vom November 1988 auf EG-Ebene die Grenzwerte für kleine Kraftfahrzeuge immerhin halbiert werden konnten. Damit sei ein der Sachlage angemessener Kompromiß geschlossen worden und europaweit eine nachhaltige Verbesserung der Emissionssituation erreicht worden.

Was den Schwerlastverkehr angehe, seien bei den Lkw bereits erheblich Reduktionen erreicht worden. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1988 würden für neue Motoren bei schweren Nutzfahrzeugen die EG-Richtlinien gelten, die für HC eine um 20 % reduzierte und bei CO um 30 % herabgesetzte Emission bewirken würden. Bei weiteren Verhandlungen würden weitergehende Reduktionen der Werte angestrebt. Es sei demnach ein Prozeß im Gange, die Emissionssituation bei Kraftfahrzeugen nachhaltig zu verbessern. Es wird auch auf den Großversuch bezüglich der Erprobung der Filtertechnik bei Rußpartikeln hingewiesen, die 1 500 Nutzfahrzeuge umfassen solle und von der Bundesregierung mit 22 Mio. DM unterstützt wird. Parallel dazu müsse man sich über eine Konzeption zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene überlegen; diesem Ziel diene auch die Schwerverkehrsabgabe. Verbunden damit müsse man sich dann jedoch auch über Leistungsverbesserungen bei der Deutschen

Bundesbahn Gedanken machen, sowie über den Ausbau des kombinierten Verkehrs an den Umschlagstellen, denn gerade hier würde eine außerordentliche Gefährdung durch den konzentrierten Umgang mit gefährlichen Stoffen eintreten.

Wesentlich sei auch, den Vollzug der Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw besser zu kontrollieren. Im Bereich der EG werde bereits über technische Möglichkeiten einer Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzungen nachgedacht.

Die Fraktion der SPD weist im Rahmen der Beratung auf die Defizite bei der Reduzierung der Schadstoffemissionen bei Kraftfahrzeugen hin. Nehme man den Kraftfahrzeugbereich für sich allein, sei ein Anstieg von 16% zu verzeichnen. In diesem Zusammenhang wird daran erinnert, daß die Bundesregierung 1983 eine Reduzierung von 25% des Schadstoffausstoßes als Zielgröße vorgegeben habe. Gemessen daran klaffe hier eine außerordentlich große Lücke. Gerade wegen dieser feststellbaren Defizite sei der Umweltausschuß als federführender Ausschuß gehalten, konkrete Forderungen zu stellen. Der Verweis der Koalitionsfraktionen auf die Vorschläge im Antrag — Drucksache 11/3598 — reiche keineswegs aus, um eine angemessene Reduzierung der Stickoxidemissionen zu erreichen. Dieser Antrag beschränke sich im wesentlichen auf Prüfaufträge, Appelle und Aufforderungen an die Bundesregierung. Das sei keineswegs ausreichend.

Der Antrag der Fraktion der SPD fordere demgegenüber konkret, die Einführung der US-Norm bei Neuwagen für alle Kraftfahrzeugtypen und zwar obligatorisch und ggf. auch im nationalen Alleingang. Denn mit unverbindlichen Aussagen komme man hier nicht weiter voran.

Sehr ernst müsse auch die Frage einer Verlagerung von Massengütertransporten auf die Schiene genommen werden. Es sei ein umfassendes Konzept erforderlich, um dieses Ziel zu erreichen. Der Antrag der Koalitionsfraktionen gehe auch in dieser Frage nicht weit genug, er beschränke sich lediglich auf die Aufforderung an die Bundesregierung, diese möge sich bestimmte Anreize überlegen.

In diesem Zusammenhang sei die Frage, wie weit man mit Rücksicht auf die EG gehen könne, um die Position, die man für richtig und sinnvoll halte, schließlich auch durchzusetzen. Die Niederländer hätten steuerliche Anreize für Kat-Autos vorgesehen, was gegenwärtig beim Europäischen Gerichtshof anhängig sei. Der rechtliche Spielraum für nationale Alleingänge werde von verschiedenen Seiten verschieden interpretiert; es gebe durchaus Ansichten, die nationale Alleingänge nach dem EG-Vertrag für zulässig ansehen würden, schon deshalb, weil der EG-Vertrag die Umweltaspekte nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt habe. Es sei notwendig, den tatsächlich bestehenden Spielraum real auszuloten und sich nicht nur auf Appelle zu beschränken. Hinsichtlich der Frage, was EG-konform sei und ob weitergehende nationale Regelungen möglich sein könnten, gebe es einen weiten Spielraum, der ausgelotet werden müsse. Anhängige Prozesse beim Europäischen Gerichtshof, aber auch vorher bereits ergangene Urteile ließen Rückschlüsse darauf zu, inwieweit der rechtliche Rahmen tatsächlich ausgeschöpft werden könne. Man verhalte sich nicht gegen das Prinzip Europa, wenn vorhandene Rechtsinstitute ausgenutzt würden. Europarechtliche Regelungen dürften nicht so verstanden werden, daß von vornherein auf die Auslotung möglicher Spielräume verzichtet werde.

Angesichts der statistisch nachweisbaren NO_x-Emissionen im Straßenverkehr, die nach Angaben der Bundesregierung etwa im Jahre 1995 59% betragen und damit gegenüber 1986 eine Steigerung von 7% ergeben würden, sei es dringend erforderlich, etwas zu tun. Wenn weitere Maßnahmen zur Reduzierung der NO_x-Emissionen auf europäischer Ebene nicht durchsetzbar seien, müsse an nationale Maßnahmen gedacht werden. Das gelte auch für schwere Nutzfahrzeuge. Auch der Bundesrat habe dargelegt, daß die erkennbare Situation unhaltbar ist. Die 1986 erfolgte Absenkung der Grenzwerte für NO_x und CO um 20% würden faktisch nur eine Absenkung um 10% bedeuten, weil zusätzlich ein Serienzuschlag von 10% aufgenommen worden sei. Man könne sich hier dem Votum des Bundesrates anschließen, der der Ansicht sei, daß dies völlig unzureichend ist. Die Situation sei dringlich und rechtfertige die Forderung nach konkreten und rascher greifenden Maßnahmen. Der Antrag der Koalitionsfraktionen könne von seiten der Fraktion der SPD nicht mitgetragen werden, weil die angegebenen Ziele lediglich als Prüfaufträge und Appelle formuliert sind. Es sei allgemein auch eine tiefe Kluft zwischen den Forderungen im Antrag und dem im Ausschuß Vorgetragenen feststellbar.

Hinsichtlich des Schwerlastverkehrs wird auf das Problem des Einhaltens der Geschwindigkeitsbegrenzung hingewiesen. Es gebe zwar eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h, diese werde aber in der Mehrzahl der Fälle nicht eingehalten. Nach den vorliegenden Informationen würde allein das strikte Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung beim Schwerlastverkehr zu einer Reduktion des NO_x-Ausstoßes von ca. 70 000 t bedeuten. Es sei demnach außerordentlich wichtig, Vorkehrungen für die Kontrolle der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung zu schaffen. In dieser Frage sei die Bereitschaft gegeben, mit den Koalitionsfraktionen zu einer gemeinsamen Lösung zu kommen.

Die Fraktion DIE GRÜNEN rückt bei Ihren Darlegungen zu den Anträgen das Problem des Waldsterbens in den Vordergrund. Das Waldsterben habe sich auf einem sehr hohen Niveau stabilisiert. Beim klassischen Luftschadstoff NO_x sei sogar eine Zunahme feststellbar. Der Schwerpunkt einer Verringerung der Emissionen müsse bei den Kraftfahrzeugen und hier insbesondere bei den Lastkraftwagen gesehen werden. Neben einem umweltfreundlichen Verkehrskonzept seien Tempolimits und auch Abgasminderungen bei den Pkws erforderlich. Eine in der Schweiz vorgelegte Studie sei zu dem Ergebnis gekommen, daß selbst mit einer sehr geringfügigen Senkung des Tempos, insbesondere bei den Lastkraftwagen, erhebliche Reduzierungen der Schadstoffemissionen möglich seien. Ein wesentlicher Ansatzpunkt seien die Überschreitungen der Geschwindigkeitsbegrenzung durch Lastkraftwagen, die mit den bisherigen techni-

schen Vorrichtungen nicht nennenswert bekämpft werden könnten, außerdem könnten technische Vorrichtungen durch die Transportfirmen manipuliert werden. Hinsichtlich der Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzungen sei allgemein eine mangelnde Überwachung feststellbar. In diesem Zusammenhang erwähnt die Fraktion DIE GRÜNEN die Verhältnisse in Japan: Dort leuchte bei Überschreiten der Geschwindigkeitsbegrenzung eine rote Lampe im Wagen auf, in anderen Ländern schaltet sich das Fahrzeug innerhalb von 5 km ab.

Die Fraktion DIE GRÜNEN weist ebenfalls darauf hin, daß die von der Bundesregierung vor sechs Jahren gegebenen Prognosen zur Entwicklung der NO_x-Minderung im Fahrzeugbereich völlig verfehlt worden seien; statt der vorausgesagten Reduzierung sei genau das Gegenteil eingetreten. Das sei auch und insbesondere mit Rücksicht auf die Schaffung des Europäischen Binnenmarktes im Jahre 1992 bedenklich, denn dann sei mit einem intensivierten Lkw-Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland und höheren Geschwindigkeiten zu rechnen, so daß sich das Problem der Schadstoffemissionen weiter verschärfen werde. Seitens der Bundesregierung und der Koalitionsfraktionen seien keine geeigneten Maßnahmen oder Perspektiven erkennbar, die dieser voraussehbaren Tendenz entgegenwirken würden.

Hinsichtlich der Diesel-Pkw und der Nutzfahrzeuge erklärt die Fraktion DIE GRÜNEN, daß der 0,8 Gramm-Wert einfach zu hoch sei und nicht mehr dem Stand der Dinge entsprechen würde. In diesem Zusammenhang wird an die interne Ausschußanhörung erinnert. Dort habe ein Sachverständiger erklärt, daß 54 % aller neu in den Verkehr gelangenden Fahrzeuge bereits einen Wert von 0,6 Gramm im Test einhalten würden und etwa 94 % einen Wert von 0,8 Gramm im ECE-Test. Es sei daher nötig, den 0,8 Gramm-Wert im Durchschnitt zu unterbieten.

Der von den Koalitionsfraktionen vorgelegte Antrag sei inhaltsleer und enthalte keine konkreten Maßnahmen. Im Antrag der Koalitionsfraktionen werde vom „umweltfreundlichen Auto" gesprochen, was eine ganz und gar falsche und irreführende Bezeichnung sei. Allenfalls könne von einem „abgasreduzierten Auto" gesprochen werden. Die Luftverschmutzung durch das Auto sei im Vergleich zu Fläche und Transportkapazität der Bahn um 16mal größer, selbst dann, wenn der Drei-Wege-Katalysator miteinbezogen werde. Hierin müsse auch die Energiebilanz bei der Herstellung der Pkw aufgemacht werden, die im Energieaufwand um mehr als das zehnfache über derjenigen der Eisenbahn liegen würde. Deshalb könne niemals von einem „umweltfreundlichen Auto" gesprochen werden. Der Antrag der Koalitionsfraktionen sei als katastrophal zu betrachten, denn in ihm sei eine Werbeaktion für den Neukauf von Pkw enthalten. Gerade das sei eine Art ökologischer Katastrophe. Allenfalls könne überlegt werden, ob Vergünstigungen für die Nachrüstung älterer Pkw geschaffen würden. Die Einführung des Drei-Wege-Katalysators müsse hingegen ohne jedwede monotären Anreize erfolgen.

Aber auch mit dem Antrag der SPD sei nur eine teilweise Übereinstimmung möglich, insbesondere hinsichtlich der Forderung nach Verlagerung von Massengütern auf die Schiene. In dieser Frage sei eine Sofortmaßnahme wesentlich einschneidender und effektiver, und zwar derart, daß eine Entfernungsbegrenzung für den Schwerlastverkehr vorgenommen wird (etwa auf 100 km). Über das Ausmaß der Entfernungsbegrenzung könne man im einzelnen noch sprechen, grundsätzlich aber sei sie unumgänglich.

Die Fraktion DIE GRÜNEN äußert die Ansicht, daß man sich nicht immer aus der nationalen Verantwortung stehlen könne, in dem man auf die Europäische Gemeinschaft hinweist. Gerade weil in der Bundesrepublik Deutschland die größte Verkehrsdichte herrsche und der größte Fahrzeugpark bestehe, wären nationale Maßnahmen ein ganz entscheidender umweltpolitischer Hebel, den man dann auch auf EG-Ebene durchsetzen könne. Möglichst viele Alleingänge würden viel für den Umweltschutz erbringen, weil schließlich irgendwann auch die EG-Richtlinien geändert werden müßten. Statt sich hinter der EG zu verstecken sei es notwendig, mehr politischen Druck in diese Richtung auszuüben.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit kommt zu folgenden Beschlüssen:

Der Antrag der Fraktion der SPD — Drucksache 11/2009 — wird mehrheitlich mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und bei Enthaltung der Fraktion DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP — Drucksache 11/3598 — wird mehrheitlich mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen angenommen.

Bonn, den 19. April 1989

Schmidbauer **Frau Dr. Hartenstein** **Brauer**

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger. Postfach 20 13 63. Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333